PROVEDBENA ODLUKA KOMISIJE (EU) 2017/259

od 13. veljače 2017.

o određenim revidiranim ciljevima izvedbe i odgovarajućim mjerama uključenima u planove na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora dostavljenim u skladu s Uredbom (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća koji nisu odgovarajući u odnosu na ciljeve izvedbe na razini Unije za drugo referentno razdoblje te o utvrđivanju obveza za korektivne mjere

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2017) 729)

(Vjerodostojni su samo tekstovi na engleskom, francuskom, grčkom, malteškom, nizozemskom, njemačkom i talijanskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o utvrđivanju okvira za stvaranje jedinstvenog europskog neba (Okvirna uredba) ([1]), a posebno njezin članak 11. stavak 3. točku (c),

uzimajući u obzir Provedbenu uredbu Komisije (EU) br. 390/2013 od 3. svibnja 2013. o utvrđivanju plana performansi za usluge u zračnoj plovidbi i mrežne funkcije ([2]), a posebno njezin članak 15. stavak 3.,

budući da:

(1) U skladu s Uredbom (EZ) br. 549/2004 države članice trebaju donijeti planove na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora („FAB"), uključujući obvezujuće nacionalne ciljeve ili ciljeve na razini FAB-ova, osiguravajući usklađenost s ciljevima izvedbe na razini Unije. Tom je Uredbom predviđeno i da Komisija ocjenjuje usklađenost tih ciljeva na temelju mjerila za ocjenu iz članka 11. stavka 6. točke (d). Detaljna pravila u tom pogledu utvrđena su u Provedbenoj uredbi (EU) br. 390/2013.

(2) Ciljevi performansi na razini Unije u ključnim područjima performansi povezanima sa sigurnošću, zaštitom okoliša, kapacitetom i troškovnom učinkovitošću za drugo referentno razdoblje (2015.–2019.) doneseni su Provedbenom odlukom Komisije 2014/132/EU ([3]).

(3) Komisija je 2. ožujka 2015. donijela Provedbenu odluku (EU) 2015/347 ([4]) o nedosljednosti određenih ciljeva uključenih u početne planove performansi s ciljevima performansi na razini Unije te je utvrdila preporuke za revidiranje tih ciljeva. Ta je Odluka bila upućena Belgiji, Bugarskoj, Češkoj, Njemačkoj, Grčkoj, Španjolskoj, Francuskoj, Hrvatskoj, Italiji, Cipru, Luksemburgu, Mađarskoj, Malti, Nizozemskoj, Austriji, Portugalu, Rumunjskoj, Sloveniji i Slovačkoj te su se njome zahtijevale revizije ciljeva u ključnim područjima performansi povezanima s kapacitetom i/ili troškovnom učinkovitošću.

(4) Belgija, Bugarska, Češka, Njemačka, Grčka, Španjolska, Francuska, Hrvatska, Italija, Cipar, Luksemburg, Mađarska, Malta, Nizozemska, Austrija, Portugal, Rumunjska, Slovenija i Slovačka dostavili su do 2. srpnja 2015. revidirane nacionalne planove ili planove funkcionalnih blokova zračnog prostora koji sadržavaju revidirane ciljeve performansi. Španjolska i Portugal podnijeli su 4. veljače 2016. izmjenu plana funkcionalnih blokova zračnog prostora u kojoj su dodatno revidirali ciljeve performansi.

([1]) SL L 96, 31.3.2004., str. 1.
([2]) SL L 128, 9.5.2013., str. 1.
([3]) Provedbena odluka Komisije 2014/132/EU od 11. ožujka 2014. kojom se postavljaju ciljevi performansi na razini Unije za mrežu za upravljanje zračnim prometom i granične vrijednosti za upozoravanje za drugo referentno razdoblje od 2015. do 2019. godine (SL L 71, 12.3.2014., str. 20.).
([4]) Provedbena odluka Komisije (EU) 2015/347 od 2. ožujka 2015. o nedosljednosti određenih ciljeva uključenih u planove na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora dostavljene u skladu s Uredbom (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća s ciljevima performansi na razini Unije za drugo referentno razdoblje te o donošenju preporuka za reviziju tih ciljeva (SL L 60, 4.3.2015., str. 48.).

(5) Tijelo za reviziju izvedbe, koje je zaduženo pomagati Komisiji u provedbi plana performansi u skladu s člankom 3. Provedbene uredbe (EU) br. 390/2013, podnijelo je izvješće o ocjenjivanju Komisiji 15. listopada 2015.

(6) Revidirani ciljevi performansi ocijenjeni su u odnosu na sukladnost s ciljevima performansi na razini Unije na temelju kriterija i metodologija za ocjenjivanje koji su bili korišteni i pri ocjenjivanju prvotno dostavljenih ciljeva performansi te su pritom u obzir uzete odgovarajuće mjere, ako ih je bilo, koje su države članice poduzele kako bi osigurale sukladnost ciljeva performansi s ciljevima performansi na razini Unije.

(7) Kad je riječ o ključnom području performansi povezanom s kapacitetom, sukladnost revidiranih ciljeva koje su države članice dostavile u vezi s kašnjenjima na ruti u okviru upravljanja protokom zračnog prometa (ATFM) ocijenjena je u skladu s načelom utvrđenim u točki 4. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) br. 390/2013 upotrebom odgovarajućih referentnih vrijednosti na razini FAB-a za kapacitet kojima se, ako se primjenjuju, u cijeloj Uniji osigurava ispunjenje cilja performansi na razini Unije, koje je izračunao upravitelj mreže te su navedene u posljednjoj verziji plana mrežnih operacija (2014.–2018./2019.). Iz te je ocjene vidljivo da ciljevi koje su dostavili Belgija, Luksemburg, Francuska, Njemačka i Nizozemska u pogledu FABEC-a, odnosno Cipar, Grčka, Italija i Malta u pogledu Blue Med FAB-a, nisu revidirani ni usklađeni s odgovarajućim referentnim vrijednostima, pa stoga nisu ni u skladu s relevantnim ciljem performansi na razini Unije. Osim toga, odgovarajuće mjere koje su poduzele države članice i koje su popisane u ovoj uvodnoj izjavi nedovoljne su jer ne sadržavaju konkretne rokove s posebnim ključnim koracima te stoga nisu odgovarajuće u pogledu revizije ciljeva koje treba postići.

(8) Kad je riječ o ključnom području performansi u vezi s troškovnom učinkovitošću, ciljevi koje su dostavile države članice, izraženi u utvrđenim jediničnim troškovima na ruti, ocijenjeni su u skladu s načelima utvrđenima u točki 5. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) br. 390/2013, a u vezi s njegovom točkom 1., pri čemu su uzeti u obzir trend utvrđenih jediničnih troškova na ruti u odnosu na drugo referentno razdoblje i kombinirano razdoblje prvog i drugog referentnog razdoblja (2012.–2019.), broj jedinica usluga (prognoza prometa) i razina utvrđenih jediničnih troškova na ruti u usporedbi s državama članicama sa sličnim operativnim i ekonomskim okružjem. Iz ocjene se vidjeti da revidirani ciljevi koje su Francuska, Njemačka i Nizozemska dostavile u pogledu FABEC-a i dalje nisu usklađeni s odgovarajućim ciljem performansi na razini Unije, što je obrazloženo u nastavku. Osim toga, odgovarajuće mjere koje su poduzele države članice i koje su popisane u ovoj uvodnoj izjavi nedovoljne su jer ne sadržavaju konkretne rokove s posebnim ključnim koracima te stoga nisu odgovarajuće u pogledu revizije ciljeva.

(9) Kad je riječ o Francuskoj, njezini se revidirani ciljevi temelje na planiranom smanjenju utvrđenih jediničnih troškova na ruti u drugom referentnom razdoblju za prosječno 1,1 % godišnje. To je znatno ispod ciljanog smanjenja prosječnih utvrđenih jediničnih troškova na ruti na razini Unije u drugom referentnom razdoblju (– 3,3 % godišnje). Uz to, planirani jedinični troškovi utvrđeni na ruti ne smanjuju se tijekom kombiniranog razdoblja prvog i drugog referentnog razdoblja u skladu s trendom na razini Unije (– 0,4 % u odnosu na – 1,7 %). Revidirani cilj za 2019. temelji se na planiranim utvrđenim jediničnim troškovima na ruti koji su jednaki prosječnim utvrđenim jediničnim troškovima na ruti država članica čije je operativno i gospodarsko okruženje slično francuskom, ali su približno 22 % iznad cilja performansi na razini Unije za 2019. Nadalje, planirani jedinični troškovi utvrđeni na ruti za 2015. viši su za 7,9 % od stvarnih troškova u 2014. Osim toga, Francuska pri revidiranju svojih ciljeva nije na niže revidirala svoje utvrđene troškove na ruti, nego je samo na više revidirala prognozirani promet izražen u jedinicama usluge.

(10) Kad je riječ o Njemačkoj, njezini se revidirani ciljevi temelje na planiranom smanjenju utvrđenih jediničnih troškova na ruti u drugom referentnom razdoblju za prosječno 3,5 % godišnje. To je neznatno iznad ciljanog smanjenja prosječnih utvrđenih jediničnih troškova na ruti na razini Unije u drugom referentnom razdoblju (– 3,3 % godišnje). Međutim, utvrđeni jedinični troškovi na ruti ne smanjuju se tijekom kombiniranog razdoblja prvog i drugog referentnog razdoblja u skladu s trendom na razini Unije (– 0,8 % u odnosu na – 1,7 %). Cilj za 2019. temelji se na planiranim utvrđenim jediničnim troškovima na ruti za 2019. koji su znatno viši (+ 12,6 %) od prosječnih utvrđenih jediničnih troškova na ruti država članica čije je operativno i gospodarsko okruženje slično njemačkom te oko 34 % iznad cilja performansi na razini Unije za 2019. Nadalje, planirani jedinični troškovi utvrđeni na ruti za 2015. viši su za 3,9 % od stvarnih troškova u 2014.

(11) Kad je riječ o Nizozemskoj, njezini se revidirani ciljevi temelje na planiranom smanjenju utvrđenih jediničnih troškova na ruti u drugom referentnom razdoblju za samo 0,4 % godišnje u prosjeku. To je znatno ispod ciljanog smanjenja prosječnih utvrđenih jediničnih troškova na ruti na razini Unije u drugom referentnom razdoblju (– 3,3 % godišnje). Uz to, planirani jedinični troškovi utvrđeni na ruti ne smanjuju se tijekom kombiniranog

razdoblja prvog i drugog referentnog razdoblja u skladu s trendom na razini Unije (– 0,2 % u odnosu na – 1,7 %). Revidirani cilj za 2019. temelji se na planiranim utvrđenim jediničnim troškovima na ruti koji su neznatno viši (+ 1,3 %) od prosječnih utvrđenih jediničnih troškova na ruti država članica čije je operativno i gospodarsko okruženje slično nizozemskim te je približno 19 % iznad cilja performansi na razini Unije za 2019. Nadalje, planirani jedinični troškovi utvrđeni na ruti za 2015. viši su za 3,4 % od stvarnih troškova u 2014. Osim toga, Nizozemska pri revidiranju svojih ciljeva nije na niže revidirala svoje utvrđene troškove na ruti ni prognozirani promet izražen u jedinicama usluge.

(12) Stoga je primjereno da Komisija izda odluku o nužnim mjerama koje trebaju donijeti predmetne države članice kako bi osigurale da njihova nacionalna nadzorna tijela predlože revidirane ciljeve performansi u kojima će se uzeti u obzir preostale neusklađenosti utvrđene ovom Odlukom. Prijedloge takvih korektivnih mjera trebalo bi opisati, u skladu s člankom 15. stavkom 4. Provedbene uredbe (EU) br. 390/2013, s obzirom na razloge utvrđenih nedostataka i odgovarajuće ciljeve performansi na razini Unije. Države članice bi u skladu s Uredbom (EZ) br. 549/2004 i Provedbenom uredbom (EU) br. 390/2013 trebale, uz donošenje korektivnih mjera, Komisiji dostaviti elemente iz kojih se vidjeti sukladnost s ovom Odlukom. Oboje treba dostaviti Komisiji u roku od dva mjeseca od priopćenja ove Odluke.

(13) Kako bi se uklonile neusklađenosti u odnosu na ključno područje performansi povezano s kapacitetom, korektivnim bi se mjerama trebali ostvariti revidirani ciljevi performansi koji su u skladu s referentnim vrijednostima na razini FAB-a za kapacitet utvrđenima u planu mrežnih operacija. To se posebno odnosi na sljedeće oblasne centre kontrole (ACC): Maastricht UAC (Njemačka, Belgija, Luksemburg, Nizozemska), Bordeaux, Brest, Marseille i Reims (Francuska) u pogledu FABEC-a, Nikozija (Cipar), Atena i Makedonija (Grčka) u pogledu Blue Med FAB-a.

(14) Kako se se uklonile neusklađenosti u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću, korektivnim bi se mjerama trebali revidirati ciljevi performansi.

(15) Odbor za jedinstveno nebo nije dostavio mišljenje. Provedbeni akt smatrao se potrebnim te je predsjednik podnio njegov nacrt žalbenom odboru na daljnje razmatranje. Žalbeni odbor nije dostavio mišljenje,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Ciljevi performansi u pogledu ključnih područja performansi povezanih s kapacitetom i troškovnom učinkovitošću, navedeni u Prilogu I., i odgovarajuće mjere uključene u revidirane planove performansi dostavljene u skladu s Uredbom (EZ) br. 549/2004 nisu odgovarajući za postizanje ciljeva performansi na razini Unije za drugo referentno razdoblje iz Provedbene odluke 2014/132/EU.

Članak 2.

Belgija, Luksemburg, Francuska, Njemačka i Nizozemska u pogledu FABEC-a te Cipar, Italija, Grčka i Malta u pogledu Blue Med FAB-a moraju poduzeti korektivne mjere u pogledu svojih ciljeva performansi u ključnom području performansi u vezi s kapacitetom i pritom u obzir uzeti prijedloge iz dijela A. Priloga II.

Članak 3.

Francuska, Njemačka i Nizozemska u pogledu FABEC-a moraju poduzeti korektivne mjere u pogledu svojih ciljeva performansi u ključnom području performansi u vezi s troškovnom učinkovitošću i pritom u obzir uzeti prijedloge iz dijela B. Priloga II.

Članak 4.

Ova je Odluka upućena Kraljevini Belgiji, Saveznoj Republici Njemačkoj, Helenskoj Republici, Francuskoj Republici, Talijanskoj Republici, Republici Cipru, Velikom Vojvodstvu Luksemburgu, Republici Malti i Kraljevini Nizozemskoj.

Sastavljeno u Bruxellesu 13. veljače 2017.

Za Komisiju
Violeta BULC
Članica Komisije

PRILOG I.

Ciljevi performansi u ključnim područjima performansi povezanima s kapacitetom i troškovnom učinkovitošću uključeni u revidirane planove na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora dostavljeni u skladu s Uredbom (EZ) br. 549/2004 koji nisu odgovarajući u odnosu na ciljeve performansi na razini Unije za drugo referentno razdoblje

Ključno područje performansi povezano s kapacitetom

Kašnjenja na ruti u okviru ATFM-a u minutama po letu

DRŽAVA ČLANICA	FAB	CILJ KAPACITETA NA RUTI ZA ODREĐENI FAB				
		2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
Belgija/Luksemburg	FABEC	**0,48**	**0,49**	**0,48**	**0,47**	**Dosljedno (0,43)**
Francuska						
Njemačka						
Nizozemska						
[Švicarska]						
Cipar	Blue Med	**0,35**	**0,36**	**0,37**	**0,37**	**0,38**
Grčka						
Italija						
Malta						

Ključno područje performansi povezano s troškovnom učinkovitošću

Legenda:

Ključno područje	Naziv	Jedinice
(A)	ukupni utvrđeni troškovi na ruti	(u nominalnim iznosima i nacionalnoj valuti)
(B)	stopa inflacije	(%)
(C)	indeks inflacije	(100 = 2009.)
(D)	ukupni utvrđeni troškovi na ruti	(u realnim cijenama 2009. i nacionalnoj valuti)
(E)	ukupne jedinice usluga na ruti	(TSU-ovi)
(F)	utvrđeni jedinični trošak na ruti (DUC)	(u realnim cijenama 2009. i nacionalnoj valuti)

FABEC

Naplatna zona: Francuska – valuta: EUR					
	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
(A)	1 290 640 175	1 296 576 851	1 328 676 964	1 340 098 296	1 343 820 915
(B)	0,1 %	0,8 %	1,1 %	1,2 %	1,5 %
(C)	108,2	109,1	110,3	111,7	113,3

Naplatna zona: Francuska – valuta: EUR					
	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
(D)	1 192 625 922	1 188 249 284	1 204 538 004	1 200 012 085	1 186 146 439
(E)	18 662 000	19 177 000	19 300 000	19 526 000	19 759 000
(F)	**63,91**	**61,96**	**62,41**	**61,46**	**60,03**

Naplatna zona: Njemačka – valuta: EUR					
	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
(A)	1 069 142 223	1 039 589 465	1 036 418 901	1 036 540 416	1 035 149 924
(B)	1,4 %	1,6 %	1,7 %	1,7 %	1,7 %
(C)	109,9	111,7	113,6	115,5	117,5
(D)	972 517 385	930 743 590	912 394 284	897 248 041	881 066 280
(E)	12 801 000	13 057 000	13 122 000	13 242 000	13 365 000
(F)	**75,97**	**71,28**	**69,53**	**67,76**	**65,92**

Naplatna zona: Nizozemska – valuta: EUR					
	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
(A)	184 921 748	184 103 594	187 392 113	194 163 267	198 569 117
(B)	1,00 %	1,24 %	1,44 %	1,49 %	1,51 %
(C)	110,6	112,0	113,6	115,3	117,0
(D)	167 178 324	164 400 112	164 961 239	168 412 538	169 672 018
(E)	2 806 192	2 825 835	2 845 616	2 874 072	2 902 813
(F)	**59,57**	**58,18**	**57,97**	**58,60**	**58,45**

PRILOG II.

Prijedlozi korektivnih mjera

A. **Ključno područje performansi povezano s kapacitetom**

U nastavku su navedeni prijedlozi korektivnih mjera na razini oblasnog centra kontrole (ACC) u ključnom području performansi povezanom s kapacitetom radi rješavanja problema manjka kapaciteta.

BlueMed FAB

Cipar (ACC Nikozija)

Razlozi manjka kapaciteta: nefleksibilno korištenje osobljem, niski kapaciteti sektora, manjak fleksibilnosti u konfiguraciji sektora ili planu otvaranja, nepotpuna provedba mjera za povećanje kapaciteta planiranih u planu kapaciteta.

Prijedlozi korektivnih mjera:

1. ubrzanje uvođenja novog pružatelja usluga u zračnoj plovidbi (ANSP);
2. ponovno planiranje performansi kako bi se traženi kapacitet osigurao:
   (a) provedbom prijedloga o ponovnoj sektorizaciji;
   (b) ponovnim ocjenjivanjem kapaciteta sektora;
3. provedba:
   (a) fleksibilnijeg rasporeda osoblja kojim se potražnja za zračnim prometom bolje usklađuje s vremenima otvaranja sektora;
   (b) fleksibilnijeg otvaranja konfiguracija u skladu s tokovima zračnog prometa;
4. poboljšani tokovi zračnog prometa i tehnike upravljanja kapacitetom (ATFCM).

Cipar je u svojem planu performansi naveo da se ukupne performanse neće poboljšati dok se ne uvedu institucionalne promjene potrebne za uspostavu novog pružatelja usluga u zračnoj plovidbi te je stoga predloženo da Cipar što prije uvede te promjene.

Grčka (ACC Atena i Makedonija)

Razlozi manjka kapaciteta: manjak ulaganja u kontrolu zračnog prometa (ATC), nedovoljno zapošljavanje kontrolora zračne plovidbe (ATCO).

Prijedlozi korektivnih mjera:

1. provođenje mjera za poboljšanje performansi razmatranjem mogućnosti razdvajanja pružatelja usluga u zračnoj plovidbi od državnih tijela;
2. reorganizacija pružatelja usluga u zračnoj plovidbi radi pravovremene izrade i provedbe operativnih planova te zapošljavanja osoblja;
3. izrada sveobuhvatnog plana restrukturiranja radi uvođenja novih tehnika u cilju poboljšanja u područjima fleksibilnosti, sezonskih promjena konfiguracija i fleksibilnijeg rasporeda osoblja.

FABEC

Njemačka, Belgija, Luksemburg, Nizozemska (ACC Maastricht UAC)

Razlozi manjka kapaciteta: manjak kapaciteta na razini sektorske grupe nakon neočekivanih promjena obrazaca u zračnom prometu 2015., povećanje kapaciteta na temelju projekata povezanih sa zračnim prostorom FABEC-a vjerojatno se neće ostvariti tijekom razdoblja planiranja.

Prijedlozi korektivnih mjera:

1. opsežnija izobrazba kontrolora zračnog prometa u više područja kojom se potražnja za zračnim prometom bolje usklađuje s vremenima otvaranja sektora na razini sektorske grupe;

2. razvoj i provedba prijedloga o ponovnoj sektorizaciji;

3. provedba planiranih poboljšanja sustava upravljanja zračnim prometom.

Francuska (ACC Bordeaux)

Razlozi manjka kapaciteta: provedba novog sustava upravljanja zračnim prometom (ERATO) i izobrazba za njegovo korištenje.

Prijedlozi korektivnih mjera:

1. poboljšane tehnike ATFCM-a;

2. fleksibilan plan za prijelazno razdoblje uvođenja novog sustava upravljanja zračnim prometom, u koordinaciji s upraviteljem mreže, kako bi se uključile odgovarajuće mjere ublažavanja radi smanjenja poremećaja.

Francuska (ACC Brest)

Razlozi manjka kapaciteta: provedba novog sustava upravljanja zračnim prometom (ERATO) i izobrazba za njegovo korištenje, sektorizacija i planovi otvaranja sektora mogu se bolje prilagoditi potražnji za zračnim prometom.

Prijedlozi korektivnih mjera:

1. provedba prijedloga o ponovnoj sektorizaciji;

2. fleksibilniji raspored osoblja kojim se potražnja za zračnim prometom bolje usklađuje s vremenima otvaranja sektora;

3. fleksibilnije otvaranje konfiguracija u skladu s tokovima zračnog prometa;

4. poboljšane tehnike ATFCM-a.

Francuska (ACC Marseille)

Razlozi manjka kapaciteta: manjak kapaciteta vikendom zbog neprilagođenih planova otvaranja sektora, provedba novog sustava upravljanja zračnim prometom 4Flight (2017.–2019.) i izobrazba za njegovo korištenje.

Prijedlozi korektivnih mjera:

1. fleksibilniji raspored osoblja kojim se potražnja za zračnim prometom bolje usklađuje s vremenima otvaranja sektora, posebno vikendom;

2. fleksibilnije otvaranje konfiguracija u skladu s tokovima zračnog prometa;

3. poboljšane tehnike ATFCM-a;

4. mjere za osmišljavanje rute i sektorizaciju s naglaskom na sučelje s centrom Barcelona ACC;

5. fleksibilan plan za prijelazno razdoblje uvođenja novog sustava upravljanja zračnim prometom, u koordinaciji s upraviteljem mreže, kako bi se uključile odgovarajuće mjere ublažavanja.

Francuska (ACC Reims)

Razlozi manjka kapaciteta: provedba novog sustava upravljanja zračnim prometom (4Flight, 2017.–2019.) i izobrazba za njegovo korištenje, usmjeravanje zračnog prometa s većom potražnjom na najkraćim rutama, manjak predvidivosti potražnje za zračnim prometom u određenim sektorima.

Prijedlozi korektivnih mjera:

1. mjere za osmišljavanje rute i sektorizaciju;

2. fleksibilniji raspored osoblja kojim se potražnja za zračnim prometom bolje usklađuje s vremenima otvaranja sektora;

3. fleksibilnije otvaranje konfiguracija u skladu s tokovima zračnog prometa;

4. poboljšane tehnike ATFCM-a;

5. fleksibilan plan za prijelazno razdoblje uvođenja novog sustava upravljanja zračnim prometom, u koordinaciji s upraviteljem mreže, kako bi se uključile odgovarajuće mjere ublažavanja.

Unaprjeđenja sustava upravljanja zračnim prometom u Francuskoj nužna su za dugotrajna poboljšanja te je stoga predloženo da Francuska poboljša performanse boljim planiranjem postupnog uvođenja novog sustava.

B. **Ključno područje performansi povezano s troškovnom učinkovitošću**

U nastavku su navedeni prijedlozi korektivnih mjera u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću koji se mogu provesti u kratkom roku, uzimajući u obzir međuovisnosti s preostalim ključnim područjima performansi i mogućnosti za ključna ulaganja na razini sustava. Prijedlozi su usmjereni na tri područja poboljšanja, konkretno prognozu zračnog prometa, stopu povrata na vlasnički kapital i kamatnu stopu na dug.

Francuska

Prijedlozi korektivnih mjera:

1. zračni promet: Francuska je u odnosu na informacije navedene u prvotnom planu performansi već u srpnju 2015. na višu vrijednost revidirala zračni promet planiran tijekom drugog referentnog razdoblja (za prosječno +2,9 %) i time prognozu planiranog zračnog prometa prilagodila konzervativnom scenariju STATFOR-a iz veljače 2015. Međutim, na temelju stvarnog zračnog prometa 2015. i najnovije prognoze koju je u veljači 2016. izradio STATFOR predlaže se da se planirani zračni promet dodatno revidira na više kako bi se u obzir uzele najnovije dostupne informacije;

2. kamatna stopa na dug: Francuska je za svoje pružatelje usluga u zračnoj plovidbi (DSNA) predvidjela kamatnu stopu na dug od 2,7 % u drugom referentnom razdoblju. Međutim, monetarne su prilike danas bitno drugačije. Kamatne stope na francuske dugoročne „bezrizične" državne obveznice trenutačno su na povijesno niskim razinama, a usklađena je dugoročna stopa, prema podacima Europske središnje banke, niža od 1 %. Nadalje, DSNA nije trgovačko društvo i njegov dug (i povezana premija na rizik) može se pobliže povezati s referentnom stopom na izdavanje državnih obveznica. Stoga se predlaže da Francuska pri izračunu troška kapitala za DSNA upotrijebi nižu kamatnu stopu.

Prilagodbom planiranog zračnog prometa za 2018. i 2019. te ograničavanjem najviše vrijednosti kamatne stope na dug, primjerice na 1,5 % za 2018. i 2019., stvorio bi se trend utvrđenih jediničnih troškova na ruti za drugo referentno razdoblje od – 2,2 % godišnje, što je bliže trendu na razini Unije (– 3,3 % godišnje), i trend utvrđenih jediničnih troškova tijekom kombiniranog razdoblja prvog i drugog referentnog razdoblja od – 1,1 % godišnje, što je bliže trendu na razini Unije (– 1,7 % godišnje).

Njemačka

Prijedlozi korektivnih mjera:

Zračni promet: Njemačka je u odnosu na informacije navedene u prvotnom planu performansi već u srpnju 2015. na višu vrijednost revidirala zračni promet planiran tijekom drugog referentnog razdoblja (za prosječno + 2,7 %) i time prognozu planiranog zračnog prometa prilagodila konzervativnom scenariju STATFOR-a iz veljače 2015. Međutim, na temelju stvarnog zračnog prometa 2015. i najnovije prognoze koju je u veljači 2016. izradio STATFOR predlaže se da se planirani zračni promet dodatno revidira na više kako bi se u obzir uzele najnovije dostupne informacije.

Uz iznimku te kratkoročne mjere prepoznano je da je Njemačka za drugo referentno razdoblje znatno uložila u svoje pružatelje usluga u zračnoj plovidbi. Međutim, postoji rizik znatnog povećanja troškova na kraju drugog referentnog razdoblja te je stoga predloženo da Njemačka razmotri dugoročne mjere za rješavanje temeljnih pitanja o troškovnoj osnovi koje bi dovele do, primjerice, trenda utvrđenih jediničnih troškova na ruti za kombinirano razdoblje prvog i drugog referentnog razdoblja od – 1,5 % godišnje, što je bliže cilju na razini Unije (– 1,7 % godišnje).

Nizozemska

Prijedlozi korektivnih mjera:

1. zračni promet: Nizozemska nije u srpnju 2015. u odnosu na informacije navedene u prvotnom planu performansi revidirala podatke o porastu zračnog prometa planiranom tijekom drugog referentnog razdoblja, koji se temeljio na konzervativnom scenariju STATFOR-a iz veljače 2015. Na temelju stvarnog zračnog prometa 2015. i najnovije prognoze koju je u veljači 2016. izradio STATFOR predlaže se da se planirani zračni promet revidira na više kako bi se u obzir uzele najnovije dostupne informacije;

2. kamatna stopa na dug: Nizozemska je za svoje pružatelje usluga u zračnoj plovidbi (LVNL) predvidjela kamatnu stopu na dug od 3,2 % u 2019. Međutim, monetarne su prilike danas bitno drugačije. Nizozemske dugoročne kamatne stope trenutačno su na povijesno niskim razinama, a usklađena je dugoročna stopa, prema podacima Europske središnje banke, bitno niža od 1 %. Stoga se predlaže da Nizozemska pri izračunu troška kapitala za LVNL upotrijebi neznatno nižu kamatnu stopu.

Prilagodbom planiranog zračnog prometa za 2018. i 2019. te ograničavanjem najviše vrijednosti kamatne stope na dug, primjerice na 3,0 % za 2019., stvorio bi se trend utvrđenih jediničnih troškova na ruti za drugo referentno razdoblje od – 2,5 % godišnje, što je bliže trendu na razini Unije (– 3,3 % godišnje), i trend utvrđenih jediničnih troškova tijekom kombiniranog razdoblja prvog i drugog referentnog razdoblja od – 1,5 % godišnje, što je bliže trendu na razini Unije (– 1,7 % godišnje).